Colaboradores.

UN NUEVO PACTO DE UNION.

FERROCARRIL DESDE BOGOTÁ, HASTA LA FRONTERA DEL ESTADO DE SANTANDER.

El proyecto de la empresa cuya utilidad, cuya necesidad van a sostenerse en este artículo, será calificado probablemente de visionario, de prematuro o irrealizable, i se necesitará de toda la fuerza de las mas profundas convicciones para combatir la oposicion que dicho proyecto está destinado a encontrar, no solamente en la forma de esa fuerza de inercia que suele paralizar los esfuerzos del mayor entusiasta en favor de las mejoras materiales, sino tambien en la de una tenaz resistencia a secundar el espíritu de empresa que tiende al rápido desarrollo de nuevos elementos de industria, i a la destruccion de un vetusto i decrépito sistema rutinero.

En el siglo en que vivimos, no basta que los pueblos se limiten a consignar las bases de su organizacion política en pactos escritos. La única garantía positiva para la duracion de las confederaciones nacionales, es la de la conveniencia de esos pactos para los intereses de los confederados; i para que haya comunidad de intereses, es indispensable que haya tambien facilidad de comunicacion entre los diversos pueblos de una nacion. Este es el punto de partida del poder i de la prosperidad de los pueblos.

I si bien es verdad que la configuracion física de algunas partes de este pais presenta inmensos obstáculos a la perfeccion locomotiva, no lo es ménos que hai localidades mui bien adaptadas para facilitar la mas rápida comunicacion entre pueblos distantes. Una de estas, i quizá la mas privilejiada por razon de la feliz reunion de terrenos llanos i un clima delicioso, es esta estensa planicie andina en que está situada la capital de la República. Aquí es donde mejor se aclimata la raza caucasa, de cuyo progresivo aumento natural i accidental (por medio de copiosas inmigraciones) dependerá algun dia la suerte de esta parte de la América del Sur.

Los vapores que surcan las aguas del rio Magdalena, han dejado bien resuelto el problema del trasporte fluvial de los efectos estranjeros que necesitamos en nuestro nido andino, i de los artículos esportables que se producen en todas las riberas de aquel caudaloso rio i en las vecinas faldas de los ramales montañosos, cuyas inagotables fuentes de riqueza agrícola aún se hallan obstruidas por la absoluta falta de vias de comunicacion.

Pero el ardiente clima del Magdalena presenta un obstáculo a la locomocion de los habitantes de la serranía, quienes, criados en un clima de perpetua primavera, no pueden soportar sin molestia el calor, ni quieren esponerse a las fiebres, tan comunes en los terrenos bajos tropicales. Por esta razon la via fluvial es poco usada por los habitantes de la serranía; i como la terrestre es tan mala i dilatada, las relaciones sociales i mercantiles entre los pueblos esparcidos en la cordillera, desde Cúcuta hasta Bogotá, está limitada a las pequeñas exijencias de un comercio restrinjido por las dificultades del tránsito i el enorme costo del trasporte.

De aquí resulta que esos bellos e interesantes pueblos son casi desconocidos para sus vecinos, * que han pasado sus dias vejetando en este rincon, porque realmente no tiene salidas por donde pueda llevarse una familia siquiera, sin riesgo de que alguno de sus miembros sufra un descalabro en el tránsito, o toda ella se vea de golpe bloqueada en algun pueblo triste i desapacible, sin poder regresar a su casa por hallarse ya intransitable el camino a causa de las lluvias, o sea el mal paso por donde habia entrado.

Se creeria que este era el valle feliz de que nos habla Johnson en Rasselas, donde se encerraban los príncipes de Abyssinia, por lo bien cerradas que están todas las salidas, pero desgraciadamente nos sucede lo mismo que al príncipe; hemos oido hablar, hemos leido algo, acerca de los pueblos de Cúcuta, Pamplona, Bucaramanga, Jiron, San Jil, Piedecuesta, Socorro, Vélez, &.ª i ansiamos por verlos, por conocer a sus habitantes, por entablar con ellos relaciones sociales i mercantiles; en una palabra, queremos fraternizar con ellos.

Pues bien, ¿por qué no lo hacemos? A nuestra disposicion está el telégrafo eléctrico que en pocos minutos nos podria traer una noticia de Cúcuta, miéntras al mismo tiempo el ferrocarril nos conduciria a la frontera del Estado de Santander, mas allá de Chiquinquirá, en el corto espacio de dos horas.

Es por aquí, pues, por donde debemos principiar. Pongamos de una vez el primer eslabon de esta cadena fraternal, i leguemos a nuestros hijos las bases de seguridad i tranquilidad pública, i de prosperidad nacional e individual. Ellos acabarán la buena obra que sus padres empezaron, i no pasarán muchos años ántes de que un riohachero venga por ferrocarril al Banco i de ahí siga a Barranca-Vermeja, o Buenavista, de donde por una via carretera se dirija a Saboyá, para volver a tomar allí el ferrocarril que en dos horas lo deposite sano i salvo en la capital de la República. Desde luego, si fuere Diputado al Congreso ese riohachero, su viático sería computado por el tiempo empleado en el viaje, i no, como hasta ahora, por el número de leguas, debiendo quedar esos cuantiosos ahorros en poder del Tesorero jeneral para aumentar el fondo de garantía sobre las empresas que deben economizar a los colombianos su tiempo i su dinero, i disminuir los riesgos consiguientes a los pésimos caminos actuales, i a la dilatada esposicion a climas, mal sanos unos, i variados otros.

Dejando a un lado estas i otras reflexiones que naturalmente surjen de la discusion de esta importante clase de empresas, entraremos ahora en materia, para formar una idea de la posibilidad de llevar a efecto la construccion de un ferrocarril de uno a otro estremo de esta planicie en la direccion del norte al sur, pasando por Zipaquirá.

El término setentrional parece indicado en las inmediaciones de Saboyá, situado a dos o tres leguas al norte de Chiquinquirá, miéntras que el meridional probablemente seria la ciudad de Bogotá, o algun punto cerca de la Boca del monte del camino para La Mesa, pudiendo unirse estos dos últimos por una ramificacion de la línea principal en caso necesario. La precisa línea solo puede indicarse despues

* Si seríamos vecinos, aún de los de Cúcuta, si hubiera vias de comunicacion, porque apénas distamos unos tres grados de latitud.

de haberse hecho los reconocimientos por injenieros prácticos. Los pantanos i cerritos pueden presentar obstáculos mayores por una via que por otra, pero ninguna los tiene en alto grado. A las personas que desconfien de esta asercion, les recomiendo que recuerden los trabajos ejecutados en Chile i en el Brasil. En este último pais se están construyendo, con capitales estranjeros pricipalmente, varios ferrocarriles, uno de los cuales tiene un túnel, perforado en roca granítica, de una legua de estension. No se nos salga, pues, con lo de siempre: "Oh! en este pais no es posible."

En cuanto al costo de la obra, solo puede hacerse un cálculo aproximado, porque varía mucho, segun el precio, en los respectivos paises, de los elementos necesarios, la naturaleza del terreno, jornales i clase de operarios, &.ª &.ª

En pocas partes será mas favorable el terreno que en la localidad indicada arriba. Entre los dos estremos del ferrocarril, es verdad que se presentan puntos donde será indispensable la mano de un hábil injeniero para guiar i dirijir las operaciones; pero, en lo jeneral, es favorable el terreno.

En cuanto al fierro lo tenemos á la mano, i conviene que el Poder Ejecutivo de una vez empieze a tomar informes de los dueños de establecimientos de ferrería, sobre la posibilidad de obtener de ellos una cantidad de fierro suficiente, i en las diversas formas que se requiera, para toda la línea i demas obras necesarias, como, por ejemplo, para los rieles, calderos, ruedas, trenes, &.ª &.ª Todo esto debe preverse sin pérdida de tiempo, i en caso necesario el mismo gobierno deberia aún ausiliar a esas empresas, bajo la solemne garantía i fianza de los empresarios, de establecer los aparatos, o máquinas necesarios para producir todos los artículos de fierro fabricando que sean indispensables para la línea. Del valor de esos artículos se deducirian los avanzes hechos por el gobierno.

Ya se sabe que el carbon se encuentra en uno i otro estremo de la planicie, i que abunda en la mayor parte de esta formacion arenisca, aunque cubierta por el depósito aluvial en unas partes, i por la roca superpuesta en otras.

Los jornales aquí son mas baratos que en muchas otras partes, i aunque no son mui diestros ni laboriosos los peones, el buen ejemplo i la constante asistencia e inspeccion producirian sus buenos efectos.

Escelentes maderas abundan en las orillas de la antigua laguna, cuyo lecho ya desaguado ha venido a ser el lugar de nuestra habitacion, i en cuya superficie se propone ahora hacer andar el tren locomotivo al paso de doce o quince leguas por hora.

No hai, pues, que decir: "Oh! esto no es posible en este pais."

El "Diario Oficial" (utilísima publicacion que debe leerse por todos) en su número 29 nos informa que el costo de cuarenta i nueve millas de ferrocarril, o via férrea, en California, costó dos millones de pesos. No dice si esta via tiene dos líneas de rieles, o una sola, dato importante para un cálculo comparativo.

Por ahora baste decir que el ferrocarril de Bogotá a Saboyá no alcanzará a tener de lonjitud cien millas, i por consiguiente, *cœteris paribus*, no debe costar mas que una doble cantidad de la que se empleó en la construccion de cuarenta i nueve millas, es decir, cuatro millones de pesos; pero supongamos que cueste cinco. ¿Será imposible obtener cinco millones de pesos para esta obra redentora, entre capitalistas, estranjeros, colombianos, el Gobierno jeneral i los de los Estados de Cundinamarca, Boyacá, Santander i Tolima? Vergüenza sería decir: "Oh! esto no es posible."

Pues bien, concedida la posibilidad de obtener la suma necesaria (i estoi autorizado para decir que el Poder Ejecutivo no solamente está decidido en favor de esta empresa, sino que está pronto a tomar parte en ella por cuenta de la Nacion, ya sea como fuerte accionista, ya como garante de un interes anual sobre el capital invertido en ella) concedida, digo, la posibilidad de hacerlo, ¿será posible detenernos? Ríanse los que quieran; pero si se me conceden unos pocos años mas de vida, estoi seguro que iré algun dia en el tren, de Bogotá al mercado de Chiquinquirá, i volveré el mismo dia a mi casa en Bogotá, a comer.

Calculado el costo del ferrocarril en cinco millones de pesos (i quizá no costará cuatro) entrémos en la consideracion de la parte práctica del proyecto, es decir, del mejor modo de obtenerse esa suma, i la inmediata organizacion de la compañía.

La compañía puede formarse de una vez, bajo la denominacion de Joint Stock Compani, o sea compañía anónima.

El primer paso seria el de constituirse ciertos individuos de conocida respetabilidad i aptitud, en direccion provisoria. Esta direccion nombra su presidente, redacta i hace circular el prospecto, invita a tomar acciones, pide el privilejio; i luego que se pueda contar con el número suficiente de suscritores, se reorganiza la direccion i se empiezan las operaciones de la empresa.

Es de creerse que aquí serán pocos los que tomen acciones en una empresa nueva de esta clase, i por lo mismo se fijará la atencion mas bien en los capitalistas estranjeros. Estos, a su turno, se fijarán mas en las garantías de paz i órden, i en el dividendo que el gobierno asegure, que en la cooperacion de los accionistas colombianos, que a la verdad poco les importa, aunque siempre seria mejor que se contara con cierto número de colombianos como accionistas, lo que mui bien podria suceder mas tarde, supuesto que las acciones son trasferibles i diariamente pueden pasarse de una mano a otra.

La empresa podria dividirse, por supuesto, en el número de acciones que se quisiera, por ejemplo, cinco mil de a mil pesos, o cincuenta mil de a cien pesos cada una. Al tiempo de inscribirse cada accionista podria pagar el primer plazo, o sea depósito, de cinco pesos si su accion fuera por cien pesos, o cincuenta si fuera por mil. Este fondo entraria en la caja de la compañía, i el tesorero daria cuenta de su inversion o la devolveria si por causas imprevistas no tuviera efecto la empresa. Pero una vez organizada la compañía i acordado el plan de los trabajos, la direccion avisa a los accionistas cada vez que sobre cada accion haya que pagar la cuota que se calcule necesaria para los gastos corrientes, exijiendo su entero, so pena de declararse perdida la accion en favor de la compañía en caso de no cubrirse la cuota dentro de cierto tiempo. Todo esto es tan sencillo, que se pone al alcanze de todos.

Pero basta.

El ferrocarril de que se ha hablado en este artículo, será el tronco de la gran via central que algun dia debe prolongarse de norte a sur, desde Cúcuta hasta Neiva. Del término meridional en esta planicie, que distará poco de los pueblos de Funza i Serrezuela probablemente, la via, ya sea carretera o de herradura, debe prolongarse a Jirardot, sobre la parte alta del Magdalena, donde debe ponerse un puente de suspension, para comunicar la banda oriental con la occidental del Magdalena en el Estado del Tolima.

Del término setentrional en Saboyá, o un poco mas allá, una ramificacion debe conducir a Barranca-vieja por Vélez i Carare, i otra a Casa-blanca, mas allá de Cerinza, donde se divide el camino para el Socorro i Pamplona, o en Ubaté se pueden juntar dos vias férreas, de las cuales la una seguirá por el lado occidental, i la otra por el oriental de la pequeña serranía que conduce a Moniquirá. Pero tanto la via de Jirardot a la sabana como la de Saboyá al Magdalena serán otras empresas, pues la del tronco ferrocarril, por ahora, no puede ni debe estenderse sino hasta los estremos de la planicie, porque hasta allí el terreno es favorable, i no conviene en una empresa nueva acometer mas de lo que se puede llevar a efecto sin grandes sacrificios.

Concluido el gran tronco, los habitantes de Tolima i Cundinamarca, por un lado, i los de Vélez, Socorro, Sogamoso, Bucaramanga, Jiron &.ª &.ª por el otro, irán conociendo la necesidad de continuar la via central por secciones, ya férreas, ya carreteras, ya de herradura, hasta completar la grande arteria central desde Cúcuta hasta Neiva por lo ménos; i entónces la banda oriental presentará una masa homojénea, social i política que resistirá victoriosamente, no solo toda tentativa revolucionaria, sino cualquier invasion estranjera, i los intereses materiales de todos sus habitantes llegarán a una altura quizá inesperada, porque las vias de comunicacion no solo dan impulso a las industrias existentes sino que crean otras nuevas e imprevistas.

Pero basta de demostraciones i operaciones reglamentarias. Todos sabemos que hoi el fierro i el carbon han disminuido las distancias, por decirlo así, i que la electricidad lanzada por la mano del hombre al traves de un alambre telegráfico alcanza i precede al tiempo mismo en su rápido vuelo al rededor de la tierra. El telégrafo eléctrico i el ferrocarril son los dos elementos de que el hombre ha sabido aprovecharse para trasmitir con una rapidez inconcebible las noticias políticas, las exijencias del comercio, la suerte de la guerra, i para trasportar ejércitos, armamentos, labradores, animales de cria, ceba o servicio, productos manufacturados i naturales, en fin, todo cuanto puede contribuir a dar seguridad al cuerpo político o comodidad al social.

¿I será Colombia tan indiferente a su suerte que prefiera continuar a la retaguardia de la civilizacion, mas bien que despertar de su letargo i emprender la marcha del progreso? ¡I esto cuando el leon de la Iberia vuelve a erizar sus negras crines, i cuando no hai un solo telégrafo para anunciarnos la aproximacion de sus escuadras a la costa, o el desembarco de sus tropas, ni tenemos en el interior un solo ferrocarril para conducir con rapidez refuerzos militares a un punto dado!

A ninguna parte del pais le interesa mas el establecimiento de telégrafos i ferrocarril que a Bogotá, por mas que se diga lo contrario. Por lo mismo que se halla situada la capital de la República tan en el interior, es indispensable fomentar desde ella esos medios de comunicacion.

La capital de un pais puede compararse al corazon humano. Es el centro de la vitalidad: Bogotá hasta ahora no ha podido llegar a la altura de su destino, porque Bogotá siempre ha sido, i es todavía, una ciudad aislada del mundo entero. Esto se debe única i esclusivamente a la falta de vias de comunicacion. Póngase a Bogotá en comunicacion, por medio de telégrafos, con los puertos colombianos en ámbos mares, con los Estados vecinos, i los pueblos principales de la república, ábranse caminos al Magdalena i constrúyase el ferrocarril indicado arriba, prolongándolo despues en sus dos estremos si posible fuere, o si no, continuando la comunicacion por buenas vias carreteras o de herradura, i entónces ningun lugar en este pais podrá compararse con Bogotá ni competir con ella para el distinguido puesto de capital de la república.

Que conserve Bogotá su alto puesto por muchos años, no por influencias lugareñas ni miserables intrigas, sino por sus rápidos adelantamientos en la via del progreso, por su cordial fraternizacion con todos los pueblos de Colombia por medio de la íntima amalgamacion de todos los intereses políticos i mercantiles en el nuevo pacto de union, el pacto de las mejoras materiales. Tal es el ardiente deseo de

GUILLERMO WILLS.